



Schirm packen und lagern

Die größten Fehler, die den Schirm schnell altern lassen

TEXT: STEFAN SCHEURER

Dieser Artikel könnte weh tun. Denn was wir alle über die Jahre über den Umgang mit dem Material gelernt haben, ist oft geprägt von Halbwissen, Vorurteilen und Mythen - und für den Schirm manchmal sogar schlecht. Wir arbeiten das hiermit ein für alle Mal anständig und sachlich auf. Und das bedeutet eben auch: Es wird weh tun, jahrelange Rituale zu hinterfragen - und ein paar neue ebenfalls.

Um ehrlich zu sein: Ich hatte von Beginn an, vor 25 Jahren, ein ungutes Gefühl beim Gleitschirm-Packen. Vor allem in der Schlussphase hat mir mein Schirm echt leid getan. Die Eintrittskante des gepackten Schirms sollte ich nochmal in den Schirm einschlagen, bevor er verzurrt wird. "Das schützt die empfindliche Nase". Angeblich. Nach und nach kam auf, dass man den Schirm vorher zusätzlich Zelle auf Zelle packen soll. Kommt euch das alles bekannt vor? Ja, so hat man über Jahrzehnte Gleitschirme gepackt. Ist auch logisch, denn wenn der Schirm aus der Fabrik kam, lag er so im Paket. Nach dem Check das Gleiche, diese Methode kann also nur richtig sein. Anhand dieser veralteten Packmethode lässt sich viel über den vermeintlich guten Umgang mit aktuellen Stäbchen-Schirmen ableiten. Daher nehme ich diese Methode als Verpackungswissenschaftler mal auseinander, denn sie wägt das Gute gegen das Schlechte falsch ab:

Die Eintrittskante wird beim Umschlagen tatsächlich geschützt, allerdings zum Preis, dass die gesamte, immer noch vorhandene Restluft direkt danach unter Druck durch die Nähte gepresst wird. Dehnungen, Luftdurchlässigkeiten bis hin zu faltigerem Material verschlechtern mit der Zeit das Flugverhalten deutlich. Viel mehr als es eine Eintrittskante je könnte, die nicht eingeschlagen wird, denn die ist ja immerhin noch durch den Innensack gut geschützt.

Ein Blick auf ein weiteres Argument: „Zelle auf Zelle packen funktioniert besser, wenn die Eintrittskante umgeschlagen wird“. Lange Zeit eine an sich korrekte Theorie, leider total praxisfremd. Denn der Faktor Pilot ist der Feind. Es gibt nur einen echt kleinen Teil der Piloten, die ohne Hilfsmittel handwerklich perfekt Zelle auf Zelle packen können.

Jede kleine Schludrigkeit wird bestraft, es biegt und beugt und knickt sich schnell komplett im Packsack. Ein Blick auf einen x-beliebigen Landeplatz zeigt genau dieses Praxis-Dilemma. Dazu kommt, dass fast alle Schirme schon lange nicht mehr Zelle-auf-Zelle gepackt werden müssen, dazu gleich mehr.

Woher kommt das Umschlagen also? Aus vielen Gesprächen mit Flugschulen, Checkbetrieben und Herstellern konnte ich entnehmen, dass ausgerechnet die Umschlagmethode das kleinste Pack- und Lagermaß ermöglichte - für eine Lagerung und den Versand ist das von entscheidender Bedeutung, außerdem „haben wir es immer schon so gemacht“. Da neue Schirme jahrelang genauso vom Hersteller kamen, ging diese Packmethode mit Mythen verschönert in Fleisch und Blut über - es ist bis heute die Methode mit der stärksten Prägung.

Na, tut der Artikel schon richtig weh? Keine Angst, wir holen Euch da jetzt raus. Denn das alles führt zur Frage, was dem Schirm vor und nach dem Packen generell am meisten schadet - und worauf man wirklich achten sollte. Die gute Nachricht ist, dass heutige Schirme extrem robust sind, aber auch extrem komplex und genial, was die aufwendige Profilkonstruktion angeht.

→ Nur, wer die Luft immer gaaaanz langsam und nur zur Eintrittskante rausdrückt, schont Material und Nähte. Das Umschlagen der Eintrittskante macht keinen Sinn.

Alterung bedeutet heute hauptsächlich, dass die Profiltreue durch Wellungen und Dehnungen nachlässt. Das hat bei dem einen Schirm viel und beim anderen Schirm kaum Konsequenzen.

Schade ist, dass nichts fundiertes darüber herauszubekommen ist, welcher Hersteller Profile baut, die Alterungsprozesse an Tuch und Leinen besser überstehen als andere.

Hitze: Klar mag der Schirm keine Dauerbestrahlung im Sonnenlicht, aber gerade moderne Stäbchen-, oder genauer gesagt, Draht-Schirme können bei hohen Temperaturen irreparablen Total-Schaden erleiden! Ein Ozone-Entwickler schreibt mir hierzu: "For this reason it is strongly recommended to never leave a wing - no matter how it is packed - in the back of a car in sunlight." Die Hitze im Auto könnte den Flügel also für immer deformieren. Auch auf Nachfrage möchte mir Ozone nicht sagen, bei welcher Temperatur das losgeht. Der Tipp: Is klar, ne?

Dreck, Erde und Sand im Schirm machen ernste Probleme nur dann, wenn der Schirm immer wieder klein und komprimiert gepackt wird. Wie Schmirgelpapier reibt Dreck dann an Beschichtung, Tuch und Nähten, und das ziemlich unbemerkt. Wenn dann die Luftdurchlässigkeit beim Check bescheiden wird, will es außer der



© SIMON WINKLER



© ANDREAS BUSCHINGER

↑ Logisch: Weder große noch kleine Dinge mit einpacken.

UV-Strahlung keiner gewesen sein. Vor allem bei Startabbrüchen und schlechten Landungen kommt Dreck unbemerkt ins Tuch, wenn der Schirm z.B. vornüberfällt und die Eintrittskante wie ein Bagger alles einsammelt, was nicht bei drei an der Basis ist.

DER TIPP: Wer seinen Schirm liebt, legt ihn beim Landen richtig herum und sanft auf weichem Bio-Gras ab. Die Eintrittskante zeigt nie, wirklich nie zum Boden, und wenn doch, dann wird der Schirm langsam hochgehoben und umgedreht. Großer Dreck wird mit der Zeit zu kleinem Dreck, je kleiner desto nie mehr geht er raus. Deshalb den Kleinkram so oft es geht rausholen. Den Schirm sinnvoll waschen ist kompliziert und macht im Ergebnis wenig Sinn. Wer kann, lagert den Schirm fluffig, denn: Kompression und falsches Packen können den Schirm ebenfalls schnell alt aussehen lassen. Anders als man denkt, dazu mehr in Teil 2.

Die Stäbchen und der Boden: Draht-Stäbchen haben den Gleitschirmsport revolutioniert, aber ausgerechnet an den harten Stäbchen ist das Tuch auch am Boden auf Spannung und damit am empfindlichsten. Klar, keiner schleift den Schirm ab-

sichtlich herum. Aber das Tuch über dem Stäbchen sollte auf gar keinen Fall gewichtigen Kontakt z.B. mit einer harten Straße bekommen. Wenige Momente reichen für einen schmerzhaften Schaden an der Nase, bis hin zum Totalschaden. Tipp: Bio-Gras immer bevorzugen. ;-)

Feuchtigkeit im Schirm taucht bei Normalpiloten selten auf. Beim Fliegen durch Schauer, Landungen auf feuchten Wiesen oder im See beim Sicherheitstraining wird der Schirm trotzdem feucht. Gleitschirm-Profi und Kite-Entwickler Armin Harich sagt mir, dass wir aus dem Kite-Bereich viel lernen können, da dort oft Gleitschirm-Stoff verwendet wird: „Das Tuch verkürzt sich bei erstmaliger Nässe ca. 1 %. Bei dauerhafter Nässe kann es auch mal passieren, dass ein farbiges Tuch leicht abfärbt. Kites werden nass mit Dreck und Sand eingepackt und dann über Wochen nicht rausgeholt - und halten das sehr gut aus“. Das bedeutet: Idealerweise wird ein Schirm deshalb besser komplett nass statt nur am Obersegel, nur das kann man ja nicht gut kontrollieren.

DER TIPP KANN DAHER NUR LAUTEN: Keine Angst vor ein bisschen Feuchtigkeit und vor dem Tauchgang beim Sicherheitstraining. Einen nassen Schirm zu lüften macht aber Sinn, bevor er länger eingelagert wird. Übrigens: Das Fliegen durch Regen ist immer lebensgefährlich, da die Sackfluggefahr bei Nässe unberechenbar steigt (nassen Schirm notfalls beschleunigt fliegen).



© EKIMAUITE

UV-STRAHLUNG ist bis heute ein Problem bei allen Materialien, primär durch lange Flüge, denn nichts anderes beschädigt den Schirm so stark. Rein rechnerisch ist das Problem am Boden zu vernachlässigen. Den Gleitschirm in der Sonne zu lüften ist natürlich nach wie vor eine grandios schlechte Idee. Der Tipp: Nur bei Nacht Packen, Lüften und Fliegen... Äh, naja.

INFO

Wie schlimm ist Alterung überhaupt?

Hier geht es um die prinzipielle Darstellung, was dem Schirm am Boden schadet. Das bedeutet nicht, dass er schlecht behandelt nach vier Jahren nicht mehr sicher fliegt. Aber er fliegt eben irgendwann schlechter - und manche Dinge werden beim Check nicht geprüft: die Dehnung des Materials über den kompletten Schirm beispielsweise und damit die Profiltreue. Auch die Konstruktion eines Schirms kann sich ungünstig auf das Altern auswirken: Nicht umgenähte V-Rippen auf A und B beispielsweise, oder extreme Leichtbauweise bei den Profilen mit vielen Crossports und zu schmalen Stegen verfälschen das Profil schon nach ein paar ruppigen Flügen. Dazu kommt: Unterschiedliche Materialien dehnen sich nach dem Zuschnitt unterschiedlich stark. Und manche Hersteller verwenden trotzdem keine Korrekturfaktoren bei der Produktion. „Beim Zusammennähen werden dann Stoffe oft so lange gezogen, bis es passt. Dadurch entsteht eine hohe Spannung an den Nähten, die mehr Schaden anrichtet als das Herauspressen der Luft beim Packen“ sagt mir Swing-Entwickler Michael Nesler.

GROUNDHANDELN, DUNE DU PILAT UND DANACH TENERIFFA & ALGO: Überraschung, das ist alles in der Regel schlecht fürs Material, oft mangels Bio-Gras – andererseits schleifen geübte Piloten den Schirm am Boden kaum noch rum und können ihn beim Landen kontrollierter korrekt ablegen. Netto gesehen ist Schirmbeherrschung also immer die richtige Wahl.

← Wasser macht dem Material kaum was aus. Verrückter Weise ist es besser, wenn der Schirm einmal komplett nass wird, statt nur Teile davon.

Chrigel Maurers COMPANION



SQR Light ab 973 g

Der leichteste Retter bis 100 kg in Square-Round-Technologie. X-Alps bewährt!

SQR Light	100	120
Fläche	25.4 m ²	32.4 m ²
Maximale Anhängelast	100 kg	120 kg
Gewicht	973 g	1171 g
Zulassung	EN/LTF	EN/LTF

Schnelle
Öffnung



Pendel-
stabil



Minimales
Gewicht





Übrigens: Ein moderner Schirm, der vorwärts auf die Nase kracht, kann durch den Druck und den Aufschlag ebenfalls schnell Totalschaden erleiden! Der Tipp: Anfänger lernen Ground-handeln, wenn es geht, mit einem billigen alten Lappen von der Flugschule, bevor man am Vulkaninselstrand falsch startet oder landet. Will der Schirm beim Landen vorne überfallen, dann auf ihn zulaufen. Der Übungsstand jedes Piloten sollte so gut sein, dass das nie passiert - es schont das Material erheblich.

THERMIK-FLIEGEN: Ein letzter Blick doch noch in die Luft: Die Festigkeit und der Diagonalverzug des Materials ist auf die Dauer entscheidend für das Profil. Entwickler Michael Nesler: „Wer dauernd nur in eine Richtung kreist, verzieht die gesamte Kappe dauerhaft. Das kostet schnell eine halbe Gleitzahl.“

← Immer dran denken, den Schirm sanft hinter sich ablegen, Eintrittskante nach oben.

INFO

Ich hatte während meiner Recherchen oft widersprüchliche Auskünfte darüber, wie man mit dem Schirm am Boden richtig umgeht. Flugschulen gaben mir andere Tipps als Importeure oder Testpiloten. Hm, was gilt nun? Ein Anruf mit konkreten Fragen direkt beim Entwickler des Schirms lohnt sich m. E. am besten für jeden, der mehr über den eigenen Schirm wissen möchte. Der Entwickler kennt seine Produkte besser als jeder andere - leider auch jeder andere derselben Firma.

ANZEIGE



DRAUSSEN ZUHAUSE

DEIN ABENTEUER
UNSER EQUIPMENT



www.gleitschirm-optimal.com